

Saab 9-5 BioPower SportCombi 2008–10

NEVS-brevet tisdag 26 februari

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volvo XC90 facelift officiell

Mattias Rabe 22 februari 2019

Vi har redan sett den, men nu är den också officiellt presenterad – uppdaterade Volvo XC90. Förändringarna är mer tekniska än synliga för ögat.



För ett par timmar sedan avslöjades Volvo XC90 facelift. Om det var läckan som fick Volvo Cars att vakna till liv, eller om det var planerat att officiellt släppa materialet just nu, låter vi vara osagt.

Det yttre

Oavsett vilket är Volvo XC90 facelift nu officiellt presenterad och förändringarna rent visuellt är små. Vi beskrev dessa i förmiddagens artikel, men lite kort handlar det om en ny, konkav grill, nya exteriörfärger (Thunder Grey och Birch Light Metallic samt eventuellt fler), nya fälgar och några extra kromlister.

Det inre

Interiört är den största nyheten fler stolsrads- och sittplatskonfigurationer, från fyrsitsiga Excellence-varianten till sjusitsiga familjeutförandet, inklusive det helt nya utförandet med sex platser.

Nya interiörmaterial, bland annat en ullblandning, tillhör också nyheter på insidan.

Drivlinorna

Uppdaterade Volvo XC90 blir först ut av märkets modeller att erbjudas med den nya B-beteckningen, exempelvis B5. B:et står för Volvos mildhybridsystem med bromskraftåter-vinning, där energi vid retardationer och inbromsningar tas till vara. Volvo säger att förbrukning och utsläpp kan minska upp till 15 procent under verklig körning tack vare den nya brake-by-wire-tekniken.



Volvo XC90 T8 Twin Engine R-Design facelift 2020 Thunder grey

Mildhybridmodellversionerna är en del av Volvos omtalade elektrifieringsstrategi som även inkluderar dagens laddhybrider samt de snart kommande elbilarna. Mildhybridsystemen kombineras med både befintliga bensin- och dieselmotorer.

XC90 T8 Twin Engine har försetts med den nya brake-by-wire-tekniken men även fått ett nytt batteri för effektivare lagring (inga specifikationer släppta ännu). Det ska ge modellversionen upp till 15 procent längre räckvidd än tidigare. Mer precisa än så är inte Volvo. Effekten har dessutom pumpats upp till 420 hästkrafter. Tidigare hade modellen ”bara” 390 hästkrafter, detta sedan införandet av partikelfilter på bensindrivna modeller.

Förändringarna kommer även övriga modeller i 90-serien samt i 60-serien till godo.

Förhöjd säkerhet

XC90 facelift proppas full med allt det senaste som Volvo presenterat i säkerhetsväg, exempelvis Oncoming Lane Mitigation-systemet som introducerades med XC60 för ett par år sedan. Cross Traffic Alert-systemet inkluderar även autobroms.

Android

Infotainmentsystemet Sensus har än en gång uppgraderats och vid sidan om Apple Carplay finns nu även Android Auto fullt ut, samt Spotify-integration på de marknaden där det är möjligt.

Uppdaterade XC90 är beställningsbar från och med nu. I Torslandafabriken ställer man om tillverkningen till den uppdaterade varianten i maj.



Volvo XC90 T8 Twin Engine Inscription facelift 2020 interiör



Volvo XC90 T8 Twin Engine Inscription facelift 2020 Birch Light Metallic



Sensus är uppdaterat,
men det rör sig inte om det Android-baserade system som kommer inom kort.



GALLERI
Volvo XC90 facelift 2020
56 bilder

RECHARGE

2. Klart: Volvo XC40 kommer som billigare laddhybrid – T4 Twin Engine

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-02-22, 13:47

Bekräftat: Ny modell under utveckling – ska lanseras "längre fram".



Det blev ett riktigt nyhetsfyrverkeri från Volvo under fredagen. Suven XC90 får en uppdatering, laddhybriderna får längre räckvidd och dessutom lanseras äntligen de nya mildhybriderna med modellemblemet "B".

Men längst ned i Volvos pressmeddelande fanns också en annan nyhet, som bara nämndes i förbifarten, nämligen att kompaktsuven XC40 kommer som laddhybrid i *två* olika utföranden.

Det har varit känt sedan tidigare att Volvo XC40 kommer som laddhybridi form av T5 Twin Engine. Det är en trecylindrig bensinmotor och en elmotor som tillsammans driver framhjulen – bilen blir alltså inte fyrhjulsdriven.

Modellen har försenats flera gånger men de senaste uppgifterna tyder på att den ska lanseras i år. XC40 T5 Twin Engine får 255 hästkrafter och ett 9,7 kWh-batteri. Någon räckviddssiffra finns inte än men den hamnar förmodligen på strax under fem mil i WLTP-körcykeln.

Nyheten som släpps nu är alltså väldigt diskret, men så här står det i pressmeddelandet: "En andra variant, laddhybriden T4 Twin Engine kommer att lanseras lite längre fram."

Några uppgifter om den finns inte alls, men en inte alltför vild gissning är att Volvo gör på samma sätt som för nya V60. Den finns som laddhybrid i två olika utföranden (T6 och T8), där båda har samma elräckvidd men där T6-versionen har lite mindre effekt.

Eftersom XC40 T5 Twin Engine får hela 255 hästkrafter – vilket ärligt talat är mer än de flesta bilköpare behöver – skulle Volvo kunna göra på samma sätt med XC40 T4 Twin Engine, det vill säga samma elräckvidd som T5 Twin Engine men kanske runt 200 hästkrafter?

Det är än så länge bara spekulationer, och det finns heller ingen tidplan för när modellen ska lanseras mer än "lite längre fram".

NyTeknik

3. Volvo Cars lanserar nya hybriddrivlinor

Johan Kristensson 2019-02-22 15:00

Det har hittills varit mycket snack men få lanseringar från Volvo kring den utlovade elektrifieringen. Men nu presenteras en rad nya hybriddrivlinor.



Volvo XC90 R-Design T8 Twin Engine.

Volvo Cars berättade 2017 att samtliga nya modeller från 2019 skulle vara minst mildhybrider. Sedan dess har inte speciellt mycket hänt utåt sett. Vd Håkan Samuelsson fick nyligen äta upp sina tidigare löften. Han var självkritisk men sa sig inte ha dåligt samvete.

Nu har vi dock fått veta mer om hur Volvo Cars tänker genomföra sin elektrifiering. Under fredagen avslöjade företaget i ett pressmeddelande ett antal kommande hybriddrivlinor.

- Alla modeller kommer att kunna fås i laddhybridutförande, men det anges inte när. De befintliga laddhybridalternativen T6 och T8 Twin Engine har också uppdaterats och har fått 15 procents längre räckvidd. Alla bilar i 90- och 60-serierna kommer att kunna fås med T8 Twin Engine. V60 Sedan och S60 Sedan erbjuds som T6 Twin Engine.

- De kommande månaderna kommer en rad mildhybrider att introduceras. Först ut är suvarna XC90 och XC60. De nya mildhybriddrivlinorna kommer att gå under beteckningen B. En mildhybrids främsta förtjänst är att den låter en liten elmotor stötta upp förbränningsmotorn vid besvärliga varvtal, samt att batteriet laddas upp genom att energin som annars går förlorad vid bromsning återvinns. Tekniken ger upp till 15 procents bränslebesparing. XC90 kommer att kunna fås som B5 mildhybrid (bensin eller diesel) samt B6 mildhybrid (enbart bensin). XC60 kommer att gå att få som B4 (enbart diesel), B5 (bensin och diesel) och B6 (enbart bensin).

- Kompaktsuven XC40 kommer att erbjudas i två nya laddhybridversioner, T5 Twin Engine och T4 Twin Engine.



Volvo Cars lanserar nya mildhybrider med beteckningen B.

Volvo Cars har nu utökat sin produktionskapacitet så att ”upp till 25 procent av den totala produktionen kan utgöras av Twin Engine laddhybridbilar”.

NyTeknik

4. Jätteanläggningens el räcker för att elektrifiera hela biltrafiken

Ny Teknik redaktion 2019-02-22 14:00

UNDER SKALET

Stockholm Exergis biokraftanläggning förser 200 000 lägenheter med värme. Varje år tar den emot upp till 130 fartyg med restprodukter från trädindustrin.



***FILM**: https://delivery.youplay.se/r/9B9F9*

DAGENS NYHETER.

5. Bästa tipsen att privatleasa laddbara bilar

Uppdaterad 13:30 publicerad 10:31

Att privatleasa en laddhybrid eller elbil i tre år är ett bra sätt att bekanta sig med den nya tekniken. Men det kan vara svårt att hitta vilka alternativ som finns. Dessutom är det är stora prisskillnader mellan bilar med jämförbar prestanda och räckvidd.



Kia e-Niro

Utvecklingen går rasande snabbt när det gäller laddbara fordon. Batterierna får ökad energitäthet, räckvidden ökar och priserna sjunker.

Många är sugna på att köra elektriskt, men tvekar över de höga priserna och osäkerheten kring andrahandsvärdet eftersom tekniken blir allt bättre.

Då kan privatleasing vara ett bra alternativ. Du binder dig för en viss period, i regel tre år, men slipper oroa dig för restvärdet. Den risken tar återförsäljaren.

Här har vi valt ut tio alternativ på laddbara bilar.

Det finns flera hemsidor som samlar olika erbjudanden om privatleasing. Även återförsäljare och importörer har det på sina respektive sidor. Sammanställningen är gjord efter att ha jämfört erbjudanden från flera olika hemsidor. Det nämnda priset är det som just nu varit det lägsta. Självklart kan det ändras, men det ger ändå en bild av på vilken nivå priserna ligger för dessa modeller.

Kia Niro PHEV

Pris: 3.695 kronor/månad

Kommentar: Kia har flera intressanta modeller som är laddbara och en storsäljare från 2018 är Niro PHEV. En väldigt lagom bil för allt fler och en laddhybrid med användbar räckvidd på 5,8 mil på en laddning. Det betyder i praktiken att du klarar ett par mils pendling på el per dag.

Köper du loss bilen kostar det från drygt 300.000 kronor men Kia erbjuder också privatleasing från 3.695 kronor per månad. Du behöver ordna hemmaladdning, eller ladda på jobbet, för att utnyttja den låga milkostnaden på el. Men Niro har också en relativt låg förbrukning i bensinmotorn även när batteriet är helt tömt. Hyggligt utrymme i baksäte och bagageutrymme.



Renault Zoe

Kia Optima SW PHEV

Pris: 4.795 kronor/månad

Kommentar: En rejäl kombi som kan köras på el i cirka sex mil. Kias storsäljare Optima har snabbt blivit populär som tjänstebil tack vare ett lågt förmånsvärde men den går att leasa även för privatpersoner. Här finns det en rad olika prisuppgifter men det billigaste just nu gäller en Optima kombi med Advance Plus-paket för 4.795 kronor per månad. Erbjudandet finns i Kias egen prislista.

Kia har förbättrat köregenskaper och isolerat bort besvärande vägljus i sina nya modeller och trots att batteriet ligger i bagageutrymmet försämras inte lastvolymen nämnvärt.

Nissan Leaf

Pris: 4.490 kronor/månad

Kommentar: Andra generationen av Nissans elbil Leaf lanserades för ett drygt år sedan. Nissan kommer i år att börja sälja en Leaf med ett större batteri, men priset 4.490 kronor per månad gäller 40 kWh-batteriet med en räckvidd på 27 mil enligt den något tuffare körcykeln WLTP. Testkörningen av Leaf under hösten och vintern har visat att det här är en väldigt bra och praktisk vardagsbil. I normal stads- och landsvägskörning håller sig förbrukningen på en låg nivå och det går att komma nära räckviddssiffrorna.

Leaf är ett bra alternativ till en diesel- eller bensindriven andrabil även om månadskostnaden då blir lite väl hög. I priset ingår 3.000 mils körning på tre år, vinterdäck och service.

Hyundai Ioniq PHEV

Pris: 5.563 kronor/månad

Kommentar: När Hyundai lanserade sin mellanstora bil Ioniq visade de direkt upp tre olika drivlinor, alla tre elektrifierade. En hybrid kompletterades med en laddhybrid och en elbil. Laddhybriden ska klara drygt sex mil på el och känner ni igen prestandasiffrorna från Hyundais syskon Kia så stämmer det förstås. Att dela komponenter är ett smart sätt att hålla nere utvecklingskostnaden. I det här fallet betyder också att både Kia och Hyundai saknar värmepump.

Använder du klimatanläggningen betyder det att bensinmotorn börjar arbeta. Ett känt knep är därför att stänga av värmaren och i stället köra med stols- och rattvärme – då hålls bensinförbrukningen nere och du kan ändå vara varm. Ioniq är en klassisk sedan och därmed en lite annan typ av bil än Kia Niro. Du får lite bättre komfort i baksätet men å andra sidan en lägre sittposition.



Hyundai Ioniq electric

Renault Zoe

Pris: 2.950 kronor/månad

Kommentar: Det är inte helt enkelt att leta sig fram till rätt pris för rätt version av Renaults elbil Zoe. Motorn har uppdaterats nyligen och levererar i sin senaste version 110 hästkrafter. Men privatleasingpriset på en leasingsajt på 3.394 kronor per månad gäller motorn på 92 hästkrafter. Samma version dyker upp på Renaults egen hemsida men då med ett pris på 2.950 kronor per månad. Räckvidden är cirka 30 mil på en laddning där batterihyran ingår. Men leasingpriser på den senaste versionen borde inte vara speciellt långt borta.

Zoe är en lite mindre elbil och det är förstås därför som räckvidden kan bli så lång trots ett inte så jättestort batteri. Renault har ett system där batteriet kan hyras vilket förstås påverkar priset per månad. Läs på olika erbjudanden och just nu finns i alla fall två versioner av Zoe ute på marknaden.

Mitsubishi Outlander PHEV

Pris: 6.500 kronor/månad

Kommentar: Det här är en av de senaste årens allra populäraste laddhybrider och då främst bland tjänstebilsförare. I januari hamnade den åter på första plats i registreringarna. Det låga förmånsvärdet är förstås en anledning men även att det här är en av få stora suvar som kan köras på el.

Sommaren 2018 förnyades Outlander, men lägsta priset på 6.500 kronor per månad just nu gäller den utgående modellen. Priset har också sänkts med cirka 800 kronor efter modellbytet. Räkna med ett par tre mil på el i vanlig körning i den gamla modellen. Den uppdaterade Outlandern klarar några mil till på fullt batteri.

Bra utrymmen, bra komfort på alla platser i bilen och bra säkerhetsnivå är några av styrkorna i Outlander PHEV. Men förhoppningsvis får vi inom kort se bra privatleasingerbjudanden även på Outlander modellår 2019. Kanske kommer då också Mitsubishi med ett eget erbjudande.

Kia e-Niro

Pris: 5.429 kronor/månad

Kommentar: Kia-importören har ännu inget eget privatleasingerbjudande på sin elbilsversion av Niro. Men det finns leasingsajter som har satt ett pris på 5.429 kronor per månad, med kli

matbonusen på 60.000 kronor avdragen och klar. e-Niro har ett batteri på 64 kWh vilket kanske låter lite med tanke på andra elbilar. Men bilens låga vikt gör att räckvidden ändå blir drygt 45 mil på en laddning. I erbjudandet ingår service, tre års garanti och 1.500 mil körsträcka per år.

Det går att snabbladda e-Niro och när vi testkörde bilen strax före årsskiftet fick bilen 21 av 25 getingar i betyg. Det stora batteriet har inte påverkat lastutrymmet eller utrymme i baksätet och Kia har försett e-Niro med alla säkerhetssystem som ”vanliga” Niro har. Kia e-Niro är det kanske allra bästa elbilsalternativet i år – även för plånboken. I vår kan vi också få se privatleasingpriser på nya Kia Soul Ev.

Hyundai Ioniq Electric

Pris: 6.442 kronor/månad

Kommentar: Ioniq får tuff konkurrens i vår när de allra senaste elbilarna når bilhallar i Sverige. Men vill du ha en elbil som ser ut som en vanlig sedan är Ioniq ett av få alternativ. Utvecklingen har gått snabbt och räckvidden på 28 mil på en laddning känns i dag lite klent trots att det bara för ett år sedan var klart konkurrenskraftigt.

Redan i vår kommer Hyundai att plocka fram den lilla suvliknande Kona Electric med klart längre räckvidd. Då kan vi hoppas att Hyundai också trimmar priserna för Ioniq en aning. I priset över 36 månader ingår tre års vägassistans och 1.500 mils körning per år.

BMW 2-serie Active Tourer

Pris: 6.369 kronor/månad

Kommentar: Det är verkligen inte lätt att forcera BMW:s hemsida för att få fram ett pris för privatleasing av de olika modellerna. Men trots att en i3 finns att leasa för cirka 4.500 kronor fastnar vi för fyrhjulsdrivna 2-serie Active Tourer med hygglig räckvidd, drygt fyra mil. 225 xe – som modellen heter i BMW:s prislista – har bra utrymmen för en familj och en lite speciell sittposition för föraren, ja, det är i alla fall ovanlig för att vara en BMW.

BMW säljer många laddhybrider runtom i Europa, men priserna gör att merparten är företagsförsäljning.

Volkswagen E-Golf

Pris: 6.564 kronor/månad

Kommentar: Volkswagen står inför en stor lansering av en ny Golf och en helt ny generation elbilar. Och med en teoretisk räckvidd på 30 mil i e-Golf så är det lätt att förstå att det behövs något nytt.

Privatleasingpriset för e-Golf är riktigt högt men det kommer förhoppningsvis sjunka kraftigt ju närmare vi kommer nylanseringarna. För som elbil fungerar e-Golf riktigt bra och du får alla de fina köregenskaperna från Golf-familjen på köpet.

Tio-i-topp januari 2019

Avser nyregistreringar, helåret 2018 inom parantes.

1. Mitsubishi Outlander laddhybrid. (VW Passat GTE)
2. Kia Niro laddhybrid. (Kia Optima laddhybrid).
3. Nissan Leaf elbil. (Mitsubishi Outlander laddhybrid).
4. Volvo XC60 laddhybrid. (Kia Niro laddhybrid).
5. Renault Zoe elbil. (Volvo XC60 laddhybrid).
6. Kina Niro elbi. (nissan Leaf elbil).
7. Hyundai Ioniq elbil, (Renault Zoe elbil).
8. Kia Optima laddhybrid, (Volvo V60 laddhybrid).
9. BMW i3 elbil. (Volvo S/V90 laddhybrid).
10. Volvo S/V90 laddhybrid. (Tesla Model S elbil).

6. Prov: Porsche 911 Carrera S (992) – toppbetyg för nya generationen

Av Joakim Dyredand

Publicerad 2019-02-23, 06:34

Det är äntligen dags för den allra första provkörningen av den helt nya 992-generationen av Porsche 911. Bilentusiaster över hela världen är nyfikna på hur nykomlingen känns. Vår utsände Porschenörd Joakim Dyredand sätter nya "Elvan" på hårt prov.



Första provkörningen av en ny Porsche 911 är alltid en stor nyhet i bilvärlden. Ljusrampen som binder samman baklamporna är inte längre unikt för de fyrhjulsdrivna versionerna. Notera också strecken längst ut på lamphusen, dessa ska föra tankarna till ”dragspelen” på G-generationens stötfångare.

Lugn bara lugn! En ny generation 911 kan vara en lätt skrämmande, men samtidigt spännande, begivenhet för en Porscheentusiast – mig inräknad. Inkvarterad bakom ratten känns allt initialt ytterst behagligt. Här finns få men strikta vågräta linjer.

Det är när jag vant börjar leta efter tändningslåset, på vänster sida om ratten, som pulsen för en kort sekvens skjuter i höjden. Det finns inget! Blick och hand landar istället på ett startvred. Att slippa stoppa in nyckeln kan jag leva med. Tur att Porsche inte tappat koncepten fullständigt och lockats till att introducera en modern startknapp – på mittkonsolen eller ratten. Hemska tanke!

Porsche vet hur man tar betalt för extrautrustning, helt nyckellöst system är inte standard. Den som vill låsa upp genom att smeka det nya dörrhandtaget får betala 5 700 kronor extra.

Handtaget är för övrigt mer av en sorts platta. Du för in handen underifrån istället för att greppa runt. Ägare till 996 känner igen sig, vi andra ställer oss mer skeptiska till denna lösning. Tillvalet svartlackade dörrhandtag som introducerades på 991.2 och kunde ses som en blinkning till G-generationen erbjuds inte längre, av förklarliga skäl.

Jag trycker på nyckeln, handtaget fälls ut och dörren öppnas med en elektrisk impuls. Detta känns inte helt felsäkert. Och även internt finns kritik mot lösningen. Men någon högt upp i ledningen önskade sig detta handtag och då blev det så. Nog med nördbetraktelser, nu drar vi!

Jag vrider på nämnda startvred och låter den turbomatade boxersexan vakna till liv. I grund och botten är detta maskinen som introducerades med 991.2, men den är rejält omarbetad och lystrar nu till namnet 9A2 evo. Carrera och Carrera S har sedan turbo blev standard samma motorvolym på strax under 3,0 liter.

Motorfästena sitter nu 168 mm längre fram samt 113 mm längre ut och binder samman topplocken med karossens bakre ramben. Insugluften når maskinen via nya dragningar och laddluftkylarna har fått andra placeringar. De nya turboaggregatens turbinhjul har växt med tre millimeter (48 mm) och kompressorhjulet med fyra (55 mm). Bränsleinsprutningen sker med ökat tryck och i fler duschar.

991 CARRERA S VS 992 CARRERA S

LÄNGD	+20 MM
BREDD	+44 MM
HÖJD	+4 MM
AXELAVSTÅND	+/-0 MM
VIKT	+55 KG
EFFEKT	+30 HK
VRIDMOMENT	+30 NM
0–100 KM/H	-0,4 SEK
TOPPFART	+2 KM/H
ANTAL VÄXLAR	+1
FÖRBRUKNING	-3 PROCENT



Dags att byta tröja. Bilar drömmer kanske inte längre om att vara 930 Turbo. Det går lika bra att vara en 992 Carrera S.



De nya handtagen ger möjligen en vacker profil,
men handhavandet är inte toppklass.

Nya Carrera S har 30 hästar mer än föregångaren. Totalt 450 hästkrafter! Betänk då att 996 Turbo utvecklade 420 hk …

Framtiden ter sig plötsligt smått skrämmande. Med denna effekt och prestanda i grundversionen, vad ska då ske kommande år när nya GTS, Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS och GT2 RS presenteras? Blir det över 800 hästar i GT2-bilen? Svindlande!

Carrera S når 100 km/h på 3,7 sekunder, en tid som sänks till 3,5 sekunder med SportChrono-paketet. Och för 4S är siffrorna 3,6 respektive 3,4 sekunder. Det senare är alltså bara 0,2 sekunder långsammare än utgående GT3 RS. Svindlande, var ordet.

Carrera och Carrera 4, utan S, kommer vid halvårsskiftet och får 400 hästkrafter.



1. Standardratten, som tidigare var 375 mm i diameter, mäter nu precis som GT-ratten 360 mm. Skillnaden mellan rattarna utgörs i stället av att GT har mer accentuerat tumgrepp, grövre korssöm, klockan 12-markering, synliga insexskruvar och svart dekorering i centrum.

2. Den som valde rökarpaket till 991 (600 kr) fick ett extra 12V-uttag på mittkonsolen som bonus. Det nya rökarpaketet (oförändrat pris) inbegriper bara en askkopp placerad i facket/mugghållaren framför mittarmstödet.

3. De två diskret och smart gömda (i dekorlisten ovanför handskfacket) mugghållarna följde inte med från 991. De ersätts av en hållare framför mittarmstödet samt en vid handskfackets övre högra hörn.

4. Dörrfacken med fjäderbelastad lucka är borta. Nu är det ett vanligt, solitt, fack som gäller. En tradition går i graven.

5. Rakapparaten, förlåt växelväljaren, är väldigt liten och kan inte användas för manuell växling längre.

6. Mycket sköts på pekskärmen, som nu är tio tum (tidigare sju) men här finns fem snygga vippbrytare med olika funktioner beroende på utrustningsnivå.

7. Kontrastfärgade mätartavlor är knappast prisvärt längre. Det ger bara en färgad ring i varvräknaren (3 600 kr) eller SportChrono-tavlan (3 600 kr).

8. Till skillnad från Cayenne och Panamera har 911 inga tryckpunkter med haptisk respons på den blanksvarta ytan, eftersom detta troligen inte ryms när den manuella växellådans kuliss ska installeras här.

Högerhanden omfamnar den väldigt lilla växelväljaren. Dess lite speciella design har redan gett upphov till skämt på nätet, med bilder där växelväljaren ersatts av en Braun rakapparat. Humor!

Lika roligt är inte det faktum att möjligheten till att växla sekventiellt med spaken har försvunnit. Det var ett trivsamt inslag i 991 där uppväxlingen gjordes genom att dra spaken bakåt, precis som i riktiga tävlingsbilar. Nu blir det till att växla med paddlarna. En manuell låda ansluter i juli. Tyvärr är det fortfarande sjuväxlat som gäller vilket kräver tillvänjning.

Den helt nya dubbelkopplingslådan har fått en pinne extra, åtta växlar framåt alltså. De fem första har numera betydligt lägre utväxling, vilket ger snabbare acceleration. Växel sju och åtta är uttalade överväxlar, för långfärdskomfort.

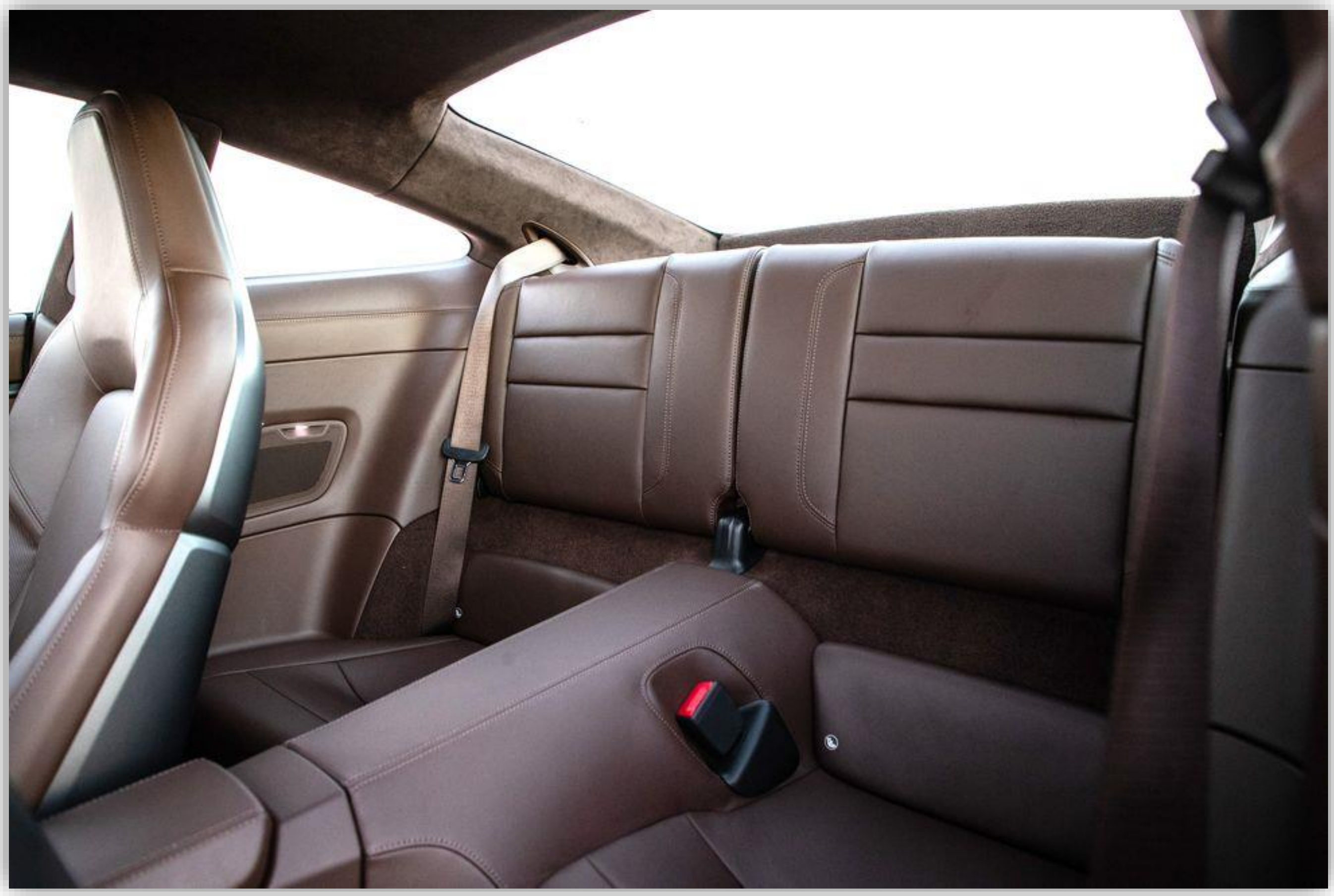


Frontluckan med skarpa hörn framtill är tillbaka! 992 flörtar ohämmat med tidigare generationer, främst G-generationen. Även 911-beteckningens nya typsnitt för tankarna till 911 SC (1978–1983).

Lådan är 20 kg tyngre än föregångaren, men utformningen och placeringen lämnar utrymme för en framtida elektrifiering. Hemskt eller himmelskt? Personligen tror jag att Porsche kan ha ett underhållande elmotorunderstöd på gång. Dock lär det dröja fram till det är dags för den uppdaterade versionen, alltså 992.2, om fyra år.

Jag får ett klartecken. Det är dags att köra ut på Circuit Riciardo Tormo. Framför mig ligger en instruktör i en GT3 RS. Redan på första högfartsvarvets första inbromsning kan jag konstatera att stabiliteten har ökat. Och instyrningen, jösses så precis den är. Neutral dessutom, inga understyrningstendenser. Men det ska tilläggas att kurvorna är tämligen snabba här.

Jag håller verkligen inte tillbaka, golvar pedalen tidigt vid utgången av kurvan och bakhjulen greppar mycket förtroendeingivande.



Baksätet, ett starkt argument för den som har en familj,
finns kvar men har knappast växt. Eller jo, takhöjden har ökat med 8 (!) mm.

Gaspedalen är en spännande nyhet. Förutom att den är tillverkad av en mix mellan stål, kolfiber och plast är den 41 procent (300 gram) lättare än sin föregångare. Viktigare är att den är designad för att skapa kortare resväg och mer precis respons.

Högfartssvängen Curva de la Afición tas med maximal attack. Alla säkerhetssystem är aktiva men stör inte alls. Sällan har jag haft sådant förtroende för en sportbil på bana. Rädslan är bortkopplad och jag lyckas hålla jämna steg med instruktören i GT3 RS.

Tack vare förbättrad däckprestanda och med hjälp av luftbroms på den nya bakvingen har bromssträckan från 300 km/h kortats med tolv meter. Här når jag bara drygt 230 km/h på start/mål-rakan, innan hård bromsning in i Aspar. Bilen har bakhjulsstyrning, vilket bidrar till känslan av att det går som på räls. Det är bara att lyfta på hatten, inför en bil som absolut inte tackar med en nigning. Stumma, exakta och precisa blir följande varv i Sport Plus.

Vi befinner oss inte på Nürburgring, men hade vi gjort det och om jag hade varit lika vass som Porsches testförare hade jag kapat varvtiden med fem sekunder jämfört med 991.



De nya LED matrix-strålkastarna (30 300 kronor) huserar 84 lysdioder i vardera huset. Även standarstrålkastarna är nu LED.

Den breddade karossen har givetvis gett utrymme för ökad spårvidd. Fram är ökningen 46 millimeter och bak 39 mm.

Dessutom är styrningen tio procent snabbare jämfört med 991, en siffra som sjunker till sex procent om du kryssar för bakaxelstyrning (23 500 kr) – och det ska du göra. Ett ganska dyrt tillval förvisso men spara pengar genom att inte välja 4S, som inte har exakt lika fin styrskärpa som bakhjulsdrivna S.

Av för mig outgrundlig anledning har alltid de fyrhjulsdrivna versionerna varit populära i Sverige. Visst är det mycket effekt att hantera för bakhjulen men hjälpsystemen är nu många och väl fungerande. Och handen på hjärtat, kör du din 911 även när Kung Bore är som allra bråkigast? Argumentet att välja 4-versionen av fåfänga, för att få den bredare karossen, håller inte längre. Från och med nu har bak- och fyrhjulsdrivna versioner samma kaross.



Trots hård attack och icke-perfekta kurvtagningar bjuder 992 inte på några obehagliga överraskningar. Även en lekman som Joakim Dyredand lyckas köra extremt fort. Hur grym blir inte nästa GT3 RS?

Vi har lämnat racingbanan till förmån för en motorvägsstint. På åttans växel blir det nära knäpptyst i kupén, men spansk asfalt är också extremt slät. På grövre underlag märks däcksljud, att tysta breda 21-tumshjul bak kan inte vara lätt.

Målet är svindlande vackra bergsvägar och jag aktiverar sportavgassystemet igen. Införandet av en turbomaskin tog bort en del gott bröl. Och de nya partikelfiltren har tyvärr strypt ljudfesten ytterligare. Det bluddrar inte lika härligt vid gasuppsläpp längre. Synd. Som plåster på såren bjuder de nya elektroniska wastegaten på en del kvitter.

Över till förarmiljön. Som ägare av en 911 SC från 1982 kapitulerar jag inför att man har återvänt till de i inledningen nämnda vågräta linjerna. I takt med att skärmar och reglage introducerades, från generation 996 och framåt, har mycket fokus legat på ett avlångt kluster som delat kupén likt ett vattenfall. De nya linjerna andas retro men lyckas ändå integrera moderna funktioner och samtidigt hålla en designkoppling till Cayenne och Panamera.



Ändrören är nu helt integrerade i stötfångaren. Det ger en obruten karosslinje i underkant. Fyra rör betyder standardsystem, två ovala innebär sportavgassystem (27 200 kr). Sportsystemet går att få i borstat stål eller högglanssvart.

I kombiinstrumentet hittar vi som traditionen bjuder fem rundlar. Men, bara en av dessa är analog! Det är givetvis den centralt placerade varvräknaren. Titta på mätarnålen, vit med silverfärgad mitt. Den ser nästan ut att komma från ur-911. Klockrent, om skämtet ursäktas!

De två flankerande sjutumsskärmarna kan byta både utseende och form. Vad sägs om en stor kartbild till höger som varvräknaren, till exempel?

Mycket i 992 handlar om uppkoppling och app-tjänster. Ett stort antal säkerhetssystem har tillkommit. Förutom Wet Mode (som lyssnar efter vattenljud för att avgöra om det regnar och anpassar bilens inställningar) finns bland annat autobroms, mörkerkamera som markerar djur och fotgängare, adaptiv farthållare med "stop-and-go", skyltigenkänning och filhållningsassistans. Det mesta av detta är tillval. Tur det, för mig är 911 en förarbil i vilken bara grundläggande säkerhetsfunktioner och ytterst få assistanssystem hör hemma.



Med Sport Design-paket blir inte fronten ett stort svart hål...



...och bak sitter skylten högre.

Högst uppe på berget är utsikten magisk. Jag lämnar kupén för att gå ut och beundra den. Nej, inte utsikten, bilen så klart!

Strålkastarna är alltjämt i det närmaste runda, inga 996-utsvävningar. Men frontluckan har återfått sina skarpa hörn i framkant, U-formen som kom smygande på 997 och fullbordades på 991 är borta. Och bred har blivit ännu bredare. Räknar vi in backspeglarna knäcker 911 nu två-metersgränsen, 2 024 mm.

Att tycka om design får var och en göra, men ska jag bjuda på några personliga reflektioner blir det så här: Det är helt rätt av Porsche att söka inspiration i backspegeln. Den kantiga front-luckan, de mer upprätta och inte lika utdragna strålkastarna samt de tydligt muskulösare bakre hjulhusen får tummen upp.

Det som skaver är storleken. Redan 991 blev en rejäl pjäs och proportionerna har som redo-visats inte minskat. Svårast för ögat är aktern med på tok för mycket karossyta mellan lamporna och det svarta nedre partiet. En lösning på "problemet" är att kryssa för Sport Design-paketet som ger radikalt annorlunda front och akter – och där platsen för den bakre registreringsskylten åker upp en bit i detta "tomma" parti.

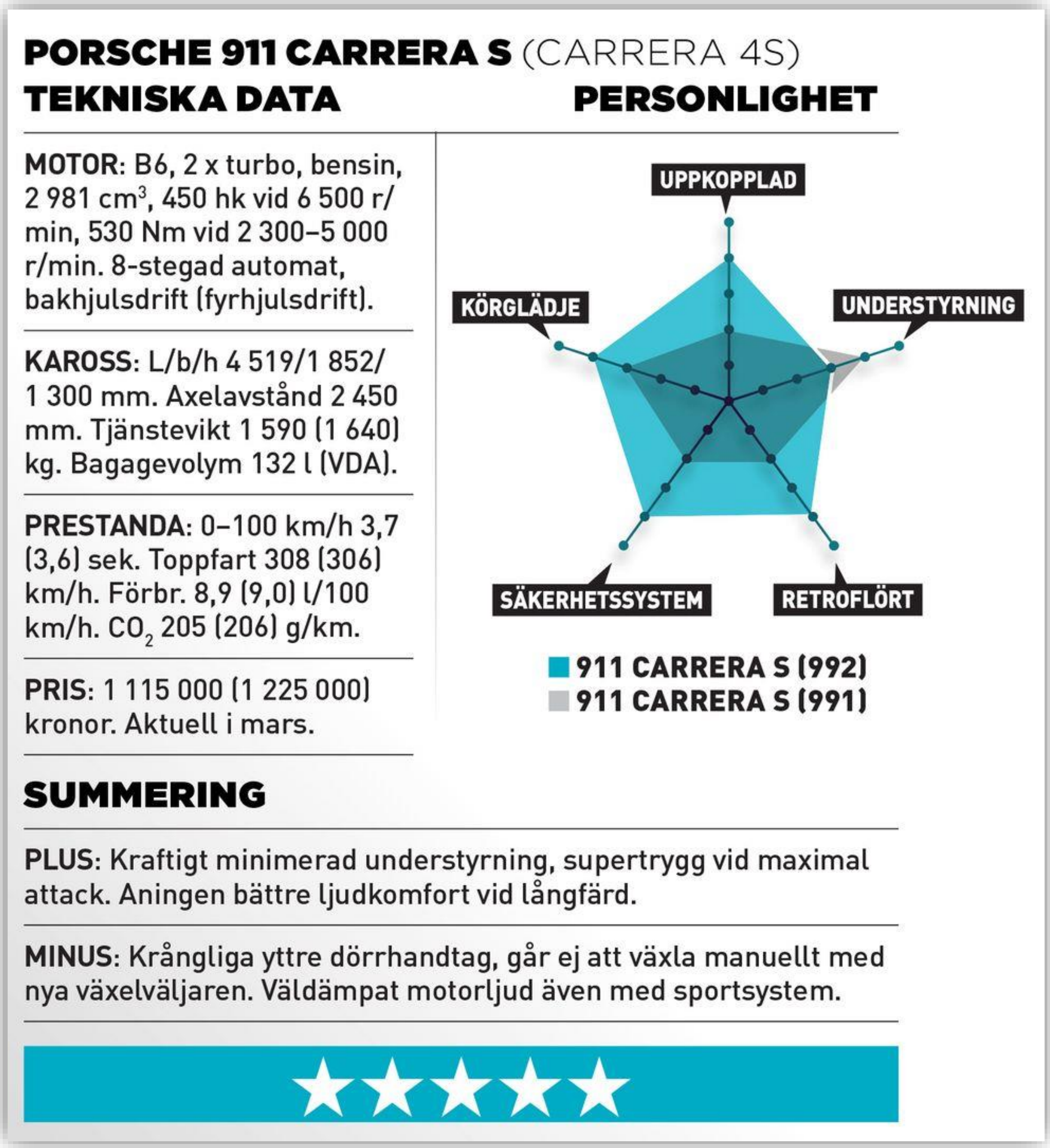


Våga skippa helskinn på stolarna. Sportigt med SportTex.

Ser du förresten att bromsljuset ovanpå motorluckan är designat som ett paustecken? En Porsche står aldrig stilla, den pausar bara, menar Porsche.

Jag håller med, rasten är slut och det är dags att gasa vidare. Handen fångar det utfällda dörr-handtaget. Jag äntrar kupén och vänsterhanden vrider igång maskinen. I med växel. Aktivering av sportavgassystemet. Häftig acceleration följt av härligt bröl. Högerfoten lämnar gaspedalen och ändrörens bluddrande ekar (lite för svagt) mellan bergväggarna. Vänsterfoten ger lätt broms och händerna lägger om några grader på ratten för instyrning i den snäva kurvan.

Perfektion! Detta är nog banne mig världens åttonde underverk.



PORSCHE 911 CARRERA S (CARRERA 4S)

TEKNISKA DATA

MOTOR: B6, 2 x turbo, bensin, 2 981 cm^3, 450 hk vid 6 500 r/min, 530 Nm vid 2 300–5 000 r/min. 8-stegad automat, bakhjulsdrift (fyrhjulsdrift).

KAROSS: L/b/h 4 519/1 852/1 300 mm. Axelavstånd 2 450 mm. Tjänstevikt 1 590 (1 640) kg. Bagagevolym 132 l (VDA).

PRESTANDA: 0–100 km/h 3,7 (3,6) sek. Toppfart 308 (306) km/h. Förbr. 8,9 (9,0) l/100 km/h. CO_2 205 (206) g/km.

PRIS: 1 115 000 (1 225 000) kronor. Aktuell i mars.

PERSONLIGHET

SUMMERING

PLUS: Kraftigt minimerad understyrning, supertrygg vid maximal attack. Aningen bättre ljudkomfort vid långfärd.

MINUS: Krångliga yttre dörrhandtag, går ej att växla manuellt med nya växelväljaren. Väldämpat motorljud även med sportsystem.

★★★★★

---

911 DYREDAND EDITION

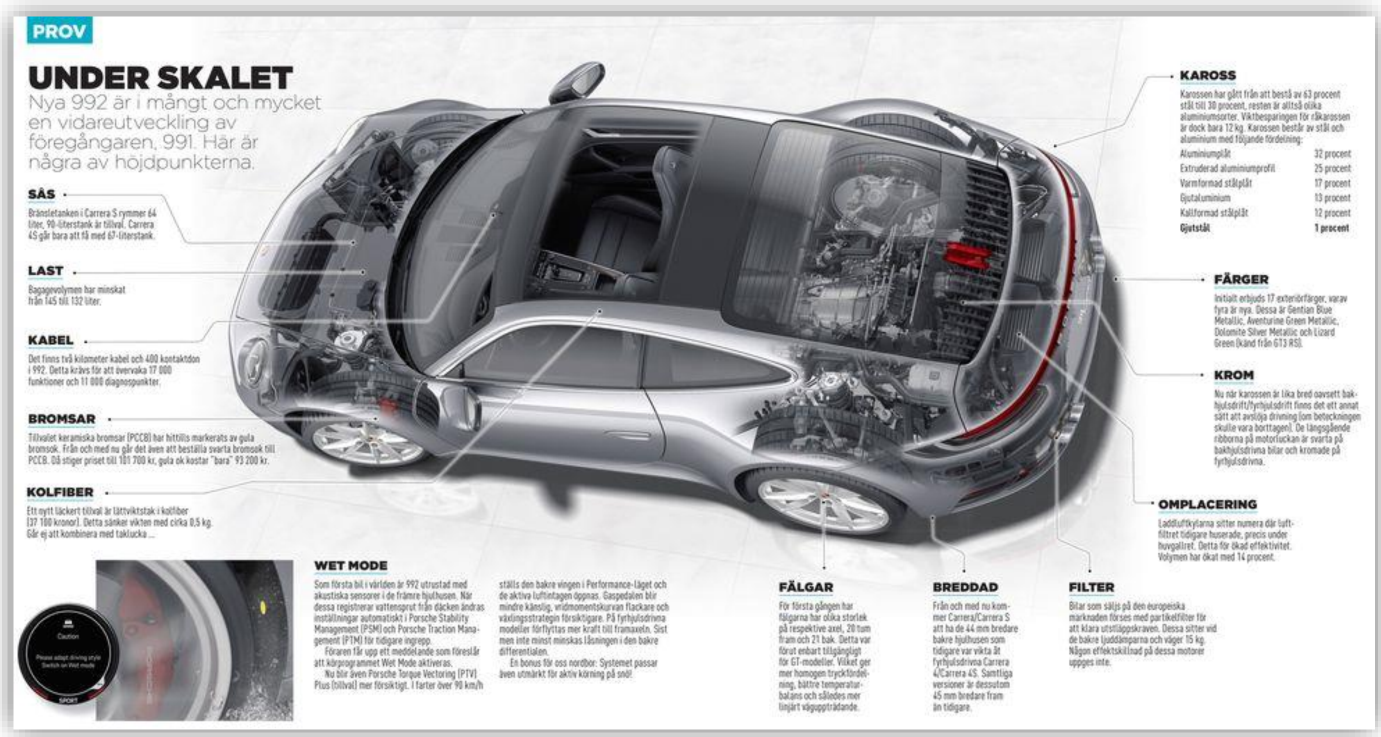
Som upptakt till provkörningen spenderas osunt många timmar i bygg bilfunktionen på Porsches webbplats. Några insikter rikare och med fejkad doktorshatt för produktspecialist presenterar jag härmed den i min bok ultimata nioelvan.

Jag har högst medvetet avstått nya säkerhetssystem, värstingstereo, superdyra strålkastare och avancerat chassi. Likaså har kontrastfärgade mätartavlor blivit helt meningslöst.

Man kan välja fabriksleverans i Zuffenhausen eller Leipzig, men bara den senare inkluderar körövningar med instruktör, i en bil med samma specifikation som den du ska hämta.

Val	Motivering	Pris (kr)
Carrera S	Bättre styrkänsla än 4S.	1 155 000
Guards Red	Nära nog min Irish Rot.	0
Carrera S-fälgar	Spröda och enkelt eleganta.	0
Satin Aurum	Våga satsa på guldfälgar!	12 400

Adaptiv 18-vägs sportstol	Dyrt, men viktigt att sitta bra.	34 100
Läder/SportTex-inredning	Glöm inte kontrastsöm Crayon!	41 400
Sport Design-paket	Snyggare front och akter.	42 100
Lättviktstak i kolfiber	Läcker nyhet man inte får missa.	37 100
LED-strålkastare	Ger en snygg ring i strålkastarhuset.	10 300
Vindruta gråtonad	Mörk överkant, liten men viktig detalj.	1 200
Porsche Entry & Drive	Smeka bilen för att låsa/låsa upp.	5 700
Bakaxelstyrning	Får bilen att kännas mycket mindre.	23 500
Sportavgassystem	Ljud är viktigt. Skippa svarta ändrör.	27 200
SportChrono	Ger ju även launch control.	24 300
PASM	Variabel dämpning, snygg sänkning.	9 800
Elvärmda stolar	Borde vara standard.	5 100
Bälten i Crayon	Matchar kontrastsömmarna.	4 600
GT-ratt i alcantara	Höjer känslan 123 procent.	4 600
Interiörpaket aluminium	Lyser upp och matchar Crayon.	11 200
Fabriksleverans Leipzig	Man lever bara en gång...	13 500
	TOTALPRIS	**1 453 300**


PROV

UNDER SKALET

Nya 992 är i mångt och mycket en vidareutveckling av föregångaren, 991. Här är några av höjdpunkterna.

SÅS

Bränsletanken i Carrera S rymmer 64 liter, 90-literstank är tillval. Carrera 4S går bara att få med 67-literstank.

LAST

Bagagevolymen har minskat från 145 till 132 liter.

KABEL

Det finns två kilometer kabel och 400 kontaktdon i 992. Detta krävs för att övervaka 17 000 funktioner och 11 000 diagnospunkter.

BROMSAR

Tillvalet keramiska bromsar (PCCB) har hittills markerats av gula bromsok. Från och med nu går det även att beställa svarta bromsok till PCCB. Då stiger priset till 101 700 kr, gula ok kostar "bara" 93 200 kr.

KOLFIBER

Ett nytt läckert tillval är lättviktstak i kolfiber (37 100 kronor). Detta sänker vikten med cirka 0,5 kg. Går ej att kombinera med taklucka ...

KAROSS

Karossen har gått från att bestå av 63 procent stål till 30 procent, resten är alltså olika aluminiumsorter. Viktbesparingen för råkarossen är dock bara 12 kg. Karossen består av stål och aluminium med följande fördelning:

Aluminiumplåt	32 procent
Extruderad aluminiumprofil	25 procent
Varmformad stålplåt	17 procent
Gjutaluminium	13 procent
Kallformad stålplåt	12 procent
Gjutstål	**1 procent**

FÄRGER

Initialt erbjuds 17 exteriörfärger, varav fyra är nya. Dessa är Gentian Blue Metallic, Aventurine Green Metallic, Dolomite Silver Metallic och Lizard Green (känd från GT3 RS).

KROM

Nu när karossen är lika bred oavsett bakhjulsdrift/fyrhjulsdrift finns det ett annat sätt att avslöja drivning (om beteckningen skulle vara borttagen). De längsgående ribborna på motorluckan är svarta på bakhjulsdrivna bilar och kromade på fyrhjulsdrivna.

OMPLACERING

Laddluftkylarna sitter numera där luftfiltret tidigare huserade, precis under huvgallret. Detta för ökad effektivitet. Volymen har ökat med 14 procent.

WET MODE

Som första bil i världen är 992 utrustad med akustiska sensorer i de främre hjulhusen. När dessa registrerar vattensprut från däcken ändras inställningar automatiskt i Porsche Stability Management (PSM) och Porsche Traction Management (PTM) för tidigare ingrepp.

Föraren får upp ett meddelande som föreslår att körprogrammet Wet Mode aktiveras.

Nu blir även Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus (tillval) mer försiktigt. I farter över 90 km/h ställs den bakre vingen i Performance-läget och de aktiva luftintagen öppnas. Gaspedalen blir mindre känslig, vridmomentskurvan flackare och växlingsstrategin försiktigare. På fyrhjulsdrivna modeller förflyttas mer kraft till framaxeln. Sist men inte minst minskas låsningen i den bakre differentialen.

En bonus för oss nordbor: Systemet passar även utmärkt för aktiv körning på snö!

FÄLGAR

För första gången har fälgarna har olika storlek på respektive axel, 20 tum fram och 21 bak. Detta var förut enbart tillgängligt för GT-modeller. Vilket ger mer homogen tryckfördelning, bättre temperaturbalans och således mer linjärt väguppträdande.

BREDDAD

Från och med nu kommer Carrera/Carrera S att ha de 44 mm bredare bakre hjulhusen som tidigare var vikta åt fyrhjulsdrivna Carrera 4/Carrera 4S. Samtliga versioner är dessutom 45 mm bredare fram än tidigare.

FILTER

Bilar som säljs på den europeiska marknaden förses med partikelfilter för att klara utsläppskraven. Dessa sitter vid de bakre ljuddämparna och väger 15 kg. Någon effektskillnad på dessa motorer uppges inte.

En miljon bilar på sju generationer



Generation	Original (kallas ofta Early 911 eller Ur-911)
Tillverkningsår	1963-1973
Antal byggda	111 995
Motor	6-cyl sug-boxer (912 4-cyl sug-boxer)
Volym	1991-2687 cm^3 (912: 1 582 cm^3)
Effekt (hk)	130-210 hk (912: 90 hk)
Vridmoment	174-255 Nm (912: 122 Nm)
Acceleration	6,3-9,1 sek (912: 13,5 sek)
Toppfart	210-240 km/h (912: 185 km/h)
Toppversion	Carrera RS 2,7
Bonusfakta	911 Targa debuterar 1965



Generation	G-serien

Tillverkningsår	1973-1989
Antal byggda	198 496
Motor	6-cyl boxer, sug/turbo (912 E: 4-cyl sug-boxer)
Volym	2 687-3 299 cm^3 (912 E: 1 971 cm^3)
Effekt (hk)	150-300 hk (912E: 90 hk)
Vridmoment	235-412 Nm (912E: 144 Nm)
Acceleration	5,2-9,1 sek (912E: 13,5 sek)
Toppfart	210-260 km/h (912E: 177 km/h)
Toppversion	911 Turbo 3
Bonusfakta	911 Turbo (1974) går från 260 till 300 hk tack vare ny motor 1977.



Generation	**964**
Tillverkningsår	1988-1994
Antal byggda	63 762
Motor	6-cyl boxer, sug eller turbo.
Volym	3 600 cm^3
Effekt (hk)	250-360 hk
Vridmoment	310-520 Nm
Acceleration	4,8-6,6 sek
Toppfart	256-280 km/h
Toppversion	911 RSR

Bonusfakta	Den första fyrhjulsdrivna versionen, Carrera 4, debuterar.



Generation	**993**
Tillverkningsår	1993-1998
Antal byggda	68 881
Motor	Sexcylindrig boxer, sug eller turbo.
Volym	3 600-3 746 cm^3
Effekt (hk)	272-450 hk
Vridmoment	330-585 Nm
Acceleration	4,1-6,6 sek
Toppfart	265-300 km/h
Toppversion	911 GT2
Bonusfakta	911 Turbo får fyrhjulsdrift och två turboaggregat.



Generation	**996**

Tillverkningsår	1997-2005
Antal byggda	175 262
Motor	Sexcylindrig boxer, sug eller turbo
Volym	3 387-3 600 cm^3
Effekt (hk)	300-483 hk
Vridmoment	350-640 Nm
Acceleration	4,1-6,0 sek
Toppfart	275-319 km/h
Toppversion	911 GT2
Bonusfakta	Samtliga motorer får vätskekylning.



Generation	**997**
Tillverkningsår	2004-2012
Antal byggda	213 004
Motor	6-cylindrig boxer, sug eller turbo
Volym	3 596-3 800 cm^3
Effekt (hk)	325-620 hk
Vridmoment	370-700 Nm
Acceleration	3,5-5,2 sek
Toppfart	280-330 km/h
Toppversion	911 GT2 RS

Bonusfakta	911 Turbo blir den första bensinmotorn med variabel turbogeometri. Dubbelkopplingslåda introduceras.



Generation	991
Tillverkningsår	2011-2019
Antal byggda	217 930 (t.o.m 31 okt 2018)
Motor	Sexcylindrig boxer, sug eller turbo.
Volym	3 436-3 800 cm^3
Effekt (hk)	350-700 hk
Vridmoment	390-750 Nm
Acceleration	2,8-4,8 sek
Toppfart	287-340 km/h
Toppversion	911 GT2 RS
Bonusfakta	911 växer rejält, axelavståndet är 10 cm längre än föregångarens.



Av Joakim Dyredand

Foto: Frank Ratering

7. Nya Peugeot 208 avslöjad – även som elbil

Mattias Rabe 22 februari 2019

Nu är även nya Peugeot 208 avslöjad. Förutom nytt, tufft utseende ser vi också en kabel…



Denna fredag är något av avslöjandenas dag. Först avslöjades Volvo XC90 facelift, sedan nya Porsche 911 Turbo och nu nya Peugeot 208. Snacka om att biltillverkarna har svårt att hålla tätt.

När Peugeot presenterade nya 508 välte de inte Internet, men näst intill när hyllningarna över formgivningen antog full styrka. Peugeot har spunnit vidare på utseendet från 508:an, som vi nyligen var iväg och körde, och ger även lilla 208 motsvarande design som klart kommer att sticka ut i klassen som normalt kan anses vara lite grå (även om det har blivit betydligt bättre på senare år).

Fronten med de nästan vertikala DRL-ljusen och de ”argsinta” strålkastarna finns där, precis som hos storebror. Frontens emblem bjuder på samma tilltag hos 508, det vill säga lejonet i grillen och siffrorna på huvkanten.

Baken känns också den lite okonventionell med ”rampen” mellan bakljusen. Om rampen är ljussatt på något vis återstår att se.

Kanske mest intressant är den blå 208:an vi ser på bilderna. På en av dem ser vi den stå vid en laddstolpe. 208 ska alltså bli elbil, precis som det är sagt. Den byggs på den elektrifierade varianten av CMP-plattformen, kallad e-CMP. Med denna plattform som bas blir den syskonbil med nya Opel Corsa.

Nya Peugeot 208 har premiär i Genève den 5 mars, alltså om mindre än två veckor.







GALLERI
Nya Peugeot 208 avslöjad på bild
7 bilder

8. Lexus ES 300h – film från provkörningen

Mattias Rabe 21 februari 2019

Lexus ES gör comeback i Sverige då den ersätter GS. Vi är iväg och kör ES 300h för att berätta för dig om den är något att sukta efter.



Teknikens Världs Robin Törnros har tagit sig till Malaga där Lexus har bjudit in till provkörning av hybridversionen av sjunde generationens ES, det vill säga ES 300h. Anledningen till provkörningen är att modellen nu kommer till Europa och Sverige. Under flertalet år har den inte funnits på vår kontinent. Samtidigt som amerikanerna har kunnat åtnjuta ES har vi européer "bara" haft GS. Men nu är det alltså ändring på det.

Nya Lexus är en lång kärra, 497,5 centimeter lång för att vara exakt. Det ger goda innerutrymmen och baksätet är nästan i klass med baksätet i lyxkärran LS.

Men nu ska vi inte avslöja för mycket utan låter Robin berätta mer om nya ES 300h i filmen nedan.

FILM: ***https://delivery.youplay.se/r/CFF06***



GALLERI
Lexus ES 2019
238 bilder

Feber

9. Volkswagen lyfter skåpbilen Multivan

Av Bobby Green 2019-02-22 kl 20:00

Kommer erbjudas med ren eldrift



Volkswagen presenterar nu Multivan 6.1 som är en uppfräschning av den populära skåpbilen som även går att få som Transporter, Caravelle och California. Visuella uppdateringar ligger i ny front, bak, strålkastare, baklampor och instrumentbräda. Övrigt fokus har legat på att göra bilen mer digital, uppkopplad och säkrare. Det sistnämnda är ett par nya förarassistanssystem som nu får plats eftersom man gått från hydraulisk servostyrning till elektromekanisk. Nyheterna är Cross Wind Assist som automatiskt stabiliserar bilen när det blåser mycket, Lane Assist, Park Assist, Rear View Assist, Trailer Assist, Side Protection och vägskyltsavläsning.

För första gången erbjuds modellen med digitala instrumentklockor och det senaste inom Volkswagens infotainmentsystem MIB3. Instrumenten sitter i en skärm på åtta tum och på mittkonsolen finns en pekskärm som mäter 9,2. Systemet har bland annat eSIM i sig.

Motormässigt finns det turbomatade nya dieselmotorer på 2,0 liter från 90 till 199 hästar. ABT har även utvecklat en helt eldriven version med en elmotor på 112 hästar kopplad till ett batteripack på 77,6 kWh. Enligt NEDC-cykeln ska den ha en räckvidd på 40 mil.

Bilen börjar säljas i höst men några priser har vi tyvärr inte fått ta del av än. Känner du dig bekväm med tyskan finns det ett klipp nedan där man går igenom nyheterna.

caradvice.com.au +

***FILM*: https://youtu.be/u5UsFyndicg**

Läs också...

Volkswagen presenterar Transporter T6

65 år senare är sjätte generationen här


Multivan



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Historien om Volkswagen Phaeton

Erik Wedberg 23 februari 2019

Det så kallade F-segmentet, bilvärldens finrum, inhyser de allra största och lyxigaste modeller som världens biltillverkare kan uppbringa. Här har Mercedes haft en egen liten avdelning inmutad sedan bilismens begynnelse men även Audi, BMW, Lexus och Jaguar har tagit steget in i den allra mjukaste läderklädselns och de allra ädlaste träpanelernas värld.



Vid mitten av 1990-talet deklarerade Volkswagen-gruppens allsmäktige ledare Ferdinand Piëch att även Volkswagen skulle lansera en lyxbil direkt riktad mot de allra högst ansedda i F-segmentet. Hösten 1999 förstod alla att Volkswagen menade allvar då konceptbilen Concept D avtäcktes på bilsalongen i Frankfurt. Med dieseldriven V10-motor presenterades konceptet som morgondagens lyxbil.

Invändningarna från branschtyckarna var många, varför skulle Volkswagen slå sig in i lyxklassen när man hade Audi? Och vilken Mercedes-spekulant skulle ens snegla åt en folka? Än mer osannolik tycktes Piëchs plan vara när det blev känt att en helt ny, genomskinlig fabrik skulle byggas i Dresden i östra Tyskland. Här skulle lyxkunderna kunna se rakt in i monteringshallen hur deras bilar slutmonterades och sätta sig bakom ratten en stund senare. När fabriken stod klar hade den kostat 1,8 miljarder att bygga men skulle hålla en takt på endast 150 bilar per dag. Dresden-fabriken skulle bara bygga en enda modell – Phaeton.



Concept D från 1999.

När den färdiga bilen premiärvisades på bilsalongen i Genève 2002 blev de flesta imponerade över uppenbarelsen. Phaeton lanserades med två motorer: En W12 på 6,0 liter och 420 hästkrafter och en 3,2-liters V6 med 241 hästkrafter. Senare kom även en V10-diesel på 5,0 liter, 313 hästkrafter och ett vridmoment på imponerande 750 newtonmeter.

Grundversionen var framhjulsdriven medan de mer kraftfulla modellerna var fyrhjulsdrivna med Torsendifferential från Audi. Alla hade luftfjädring som dels anpassade sig efter last och körförhållanden, dels gick att ställa i tre olika höjder. I farter över 160 km/h sänkte sig bilen mot vägbanan för att minska luftmotståndet.

All lyx och alla finesser till trots var det lätt hänt att först ta Phaeton för en Passat, grundformen var densamma och mängden krom ungefär lika stor. Ställda bredvid varandra blev skillnaderna däremot påtagliga. Drygt fem meter långa Phaeton såg onekligen ut som en koloss men var ändå betydligt slankare i formen än både BMW 7-serie och Mercedes S-klass.

På insidan fanns ingenting förutom VW-loggan på ratten som kändes igen från övriga VW-modeller. Knappar, reglage och instrument hade en mer påkostad känsla både i utförande och design. På den breda mittkonsolen fanns en sjutums bildskärm via vilken man bland annat styrde den avancerade klimatanläggningen med fyra zoner.

Lyxen begränsade sig inte till själva bilen. För att tillfredställa en lyxbilskund resonerade Volkswagen att det inte räckte med en bra produkt. Phaeton levererades därför med ett omfattande serviceavtal där det utlovades hämtning och lämning av bilen hos kunden när det skulle bli dags för service samt ett tämligen generöst assistanspaket som garanterade hjälp vid driftstopp. Det senare följde bilen under hela dess livslängd och oavsett om bilen bytte ägare.

Grunden till superkomforten var en enligt Volkswagen extremt vridstyv kaross. Därtill lades de påkostade stolarna och en avancerad klimatanläggning men även en sådan sak som att alla rutor var gjorda av laminerat säkerhetsglas som höll oljud ute och värmen inne. Som tillval gick det att få rutor med ett extra lager som absorberade infrarött ljus och stängde ute solens varma strålar. Ytterligare ett tillval var ett soltak med 28 inbyggda solceller som genererade 24 watt, vilket skulle räcka för att driva ventilationsfläkten när bilen stod och väntade på sin ägare i solen.

LÄS MER: **Hej då, Phaeton!**



Glasväggar och parkettgolv i fabriken där Phaeton byggs. Den kröns av ett nästan 40 meter högt glastorn där färdiga bilar hissas upp i väntan på leverans.

2010 lanserades en ny Phaeton som i ärlighetens namn var en kraftigare form av ansiktslyftning. Inte ens det har hjälpt för att sätta fart på den långsamma försäljningen. Att Volkswagen fortfarande säljer Phaeton beror sannolikt bara på tjurskallighet, de vill helt enkelt ha en bil i lyxklassen. Sedan produktionsstarten har inte mer än 5 000 bilar byggts per år och av dessa har inte mer än en 50-tal kommit till Sverige. Att man ändå kan lyckas se en Phaeton på vägarna beror på att många har fyndats i Tyskland och privatimporterats.



GALLERI
Volkswagen Phaeton 2012
10 bilder

Erik Wedberg

ALLT OM BILAR

11. Vanligaste missarna när du köper begagnad bil

Publicerad 20 feb 2019 15:45

Servicebok, olja, skatter och lån. För den som ska köpa begagnat finns det många nitar att gå på. Inte minst när två av tre glömmer att kontrollera vem som faktiskt äger bilen i fråga.



FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/det-ska-du-tanka-pa-nar-du-koper-bil/*

Kvdbil har tillsammans med Sifo frågat 1 219 personer om vad de väljer att kontrollera då de köper begagnad bil.

Serviceboken toppar listan. Den kontrollerar drygt hälften av de svarande, men undersökningen visar på en rad andra områden som köparna glömmer eller helt enkelt struntar i att undersöka.

Det kan bli en dyrköpt historia.

LÄS MER: 11 trafikfarliga suvar du bör undvika

Många missar lån och vätskenivåer

De vanligaste missarna är kontroll av vätskenivåerna och om bilen är belånad. Tre av fyra bilköpare undersöker inte heller om bilen är skattad eller hur höga försäkringskostnaderna är. Bromsarna verkar inte heller vara så viktiga, de skippar nämligen två av tre att testa.

Men det kanske mest flagranta misstaget är att lika många glömmer att titta om personen som säljer bilen är densamma som står på ägarbeviset.

– Det är många detaljer som är viktiga att kontrollera vid köp av en begagnad bil och undersökningsplikten är omfattande. När en bil köps privat gäller köplagen, vilket innebär att köparen inte kan klaga på fel i efterhand om felen kunde ha upptäckts vid en undersökning, säger Karl Danowsky Prytz, marknads- och produktchef på Kvdbil.

Vanligaste kontrollmissarna vid begagnade bilköp:

(Procentsatsen avser hur många som kontrollerade respektive punkt)

	Total	Man	Kvinna
Vätskenivåer för att identifiera bl a oljeläckage	17%	22%	12%
Om bilen hade lån	17%	19%	16%
Om bilen var skattad	24%	22%	25%
Försäkringskostnader	25%	25%	26%
Tog reda på om priset var rätt genom en bilvärderingssida	32%	32%	31%
Bromsar	32%	32%	31%
Lukt i kupén	32%	35%	29%
Tog reda på vem som var ägare av bilen genom ägarbeviset	33%	33%	33%
Testade alla funktioner från ljudanläggning till vindrutetorkare och fläktar	36%	38%	32%
Interiör besiktning	40%	43%	37%
Däcken och vinterdäcken/sommardäcken	43%	46%	40%
Exteriören (lack etc)	44%	48%	41%
Bilbesiktningsprotokoll	46%	46%	45%
Serviceboken	50%	51%	50%
Inga	13%	13%	13%
Annat	16%	14%	17%
Bas	*798*	*413*	*386*



Elias Andersson

ALLT OM BILAR

12. Här är bilarna som kvinnorna köper

Mattias Rabe Publicerad 22 feb 2019 09:09

Glöm storsäljaren Volvo V90. När kvinnorna köper bilar är det mindre och snålare modeller som dominerar. På toppen finns de betydligt nättare Volkswagen Golf och Polo.



Volkswagen Golf toppar listan.

Vi har redan gått igenom fjolårets registreringar på privatpersoner, 121 448 stycken uppgick de till. Männen stod för 79 302 av dessa, kvinnorna för 42 146. Nästan dubbelt så många bilar registrerades alltså på män än på kvinnor. Fördelningen mellan könen i fjol var därmed ungefär densamma som tidigare år, ingen skillnad på den punkten alltså.

Vad som däremot innehåller skillnader är vilka bilmodeller som mest och bäst går hem hos de båda könen. Det är framför allt mindre bilmodeller som registreras på kvinnor, även om Volkswagen Golf är stark oavsett kön. Men exempelvis Volkswagen Polo, Toyota Yaris, Renault Clio och Skoda Fabia – samtliga populära småbilar – ligger betydligt högre upp i kvinnornas registreringsstatistik än i männens motsvarande lista.

LÄS MER: **Favoritbilarna för kvinnor och män – lista län för län**

Volvos storsäljare först på plats 35

Stora modeller som exempelvis Volvo S90 och V90 ligger först på 35:e plats hos kvinnorna. Hos männen ligger dessa båda modeller, som är Sveriges mest registrerade (till största del tack vare tjänstebilsförarna), på fjärde plats.

ANTAL BILAR REGISTRERADE PÅ KVINNOR

1 Volkswagen Golf 2 060
2 Volkswagen Polo 1 766
3 Toyota Yaris 1 657
4 Renault Clio 1 473
5 Skoda Fabia 1 126
6 Volkswagen Tiguan 1 081
7 Nissan Qashqai 984
8 Kia Ceed 976
9 Toyota Auris 932
10 Toyota C-HR 908
11 Volvo V40 806
12 Peugeot 2008 781
13 Kia Niro 771
14 Renault Captur 762
15 Kia Rio 713
16 Volvo XC60 704
17 Volvo S/V60 662
18 Peugeot 208 652
19 Volvo XC40 610
20 Kia Picanto 604
21 Audi A3 584
22 Citroën C3 550
23 Ford Fiesta 527
24 Peugeot 3008 511
25 Kia Stonic 509
26 Seat Ibiza 490
27 Mercedes A-klass 487
28 Volkswagen Passat 482
29 Mazda CX-3 465
30 BMW 1-serie 464
31 Seat Leon 448
32 Seat Arona 444
33 Volkswagen T-Roc 433
34 Dacia Duster 424
35 Volvo S/V90 419
36 Toyota RAV4 416
37 Mini 3d/5d 401
38 Audi A1 396
39 Toyota Aygo 386
40 Ford Focus 364
41 Kia Sportage 364
42 Subaru XV 344
43 Dacia Sandero 321
44 Skoda Octavia 305
45 Suzuki Swift 300
46 Peugeot 308 271
47 Skoda Karoq 267
48 Nissan Leaf 258
49 Mazda 3 250
50 Mazda CX-5 229
51 Hyundai i20 220
52 Fiat 500 207
53 Subaru Outback 207
54 Renault Zoe 198
55 Audi Q2 194
56 Skoda Kodiaq 191
57 Peugeot 5008 178
58 Opel Corsa 168
59 Nissan Juke 161
60 Renault Kadjar 156
61 Opel Astra 153
62 Nissan X-Trail 152
63 Kia Soul 149
64 Suzuki Vitara 146
65 Hyundai i10 146
66 Ford Kuga 133
67 Mercedes E-klass 132
68 BMW 3-serie 131
69 Honda HR-V 130
70 Mercedes C-klass 129
71 Citroën C4 Cactus 129
72 Seat Ateca 128
73 Skoda Superb 127
74 Audi Q3 126
75 Honda Civic 126
76 Citroën C3 Aircross 124
77 Mercedes CLA 121
78 Mercedes GLC 120
79 Hyundai i30 120
80 Subaru Forester 119
81 Ford Ecosport 114
82 Nissan Pulsar 114
83 Mazda 2 113
84 Toyota Avensis 108
85 Audi Q5 108
86 Mitsubishi ASX 107
87 Nissan Micra 106
88 Audi A4 102
89 Renault Mégane 100
90 Fiat Tipo 96
91 Dacia Logan 96
92 Mini Clubman 95
93 Kia Optima 91
94 Mitsubishi Outlander 89
95 Honda CR-V 89
96 Hyundai Tucson 88
97 BMW X1 87
98 Opel Insignia 86
99 Suzuki S-Cross 79
100 Mitsubishi Eclipse 78
101 Volvo XC90 77
102 Fiat 500X 76
103 Mercedes B-klass 72
104 Land Rover Evoque 72
105 Kia Venga 71
106 Volkswagen Beetle 67
107 Volkswagen Touran 65
108 Honda Jazz 60
109 Hyundai Ioniq 58
110 Kia Carens 58
111 Volkswagen Sharan 57
112 Mercedes GLA 55
113 Jeep Compass 54
114 Mini Countryman 50
115 Porsche Macan 48
116 Audi A6 48
117 BMW 5-serie 46
118 Opel Crossland X 45
119 Lexus NX 300h 45
120 Opel Mokka X 45
121 Kia Sorento 42
122 Toyota Prius 40
123 Subaru Impreza 40

124 Audi A5 40
125 Toyota Verso 40
126 Hyundai ix20 40
127 Suzuki Ignis 39
128 Opel Grandland X 39
129 Skoda Rapid 38
130 BMW X3 37
131 Mazda MX-5 36
132 Peugeot 108 34
133 Volkswagen Caddy 34
134 Mazda6 34
135 BMW X4 33
136 BMW 2-serie 30
137 Jaguar E-Pace 30
138 Citroën C4 Picasso 29
139 Ford Transit 29
140 Citroën Jumper 29
141 Volkswagen Arteon 29
142 Dacia Lodgy 28
143 Ford Mustang 28
144 Mitsubishi Space Star 28
145 Volkswagen Up 28
146 Seat Alhambra 27
147 Ford Mondeo 26
148 Porsche Cayenne 26
149 BMW i3 25
150 Jeep Renegade 25
151 Tesla Model S 24
152 Citroën Berlingo 24
153 Land Rover Discovery Sport 21
154 Lexus CT 200h 19
155 Mercedes GLE 19
156 Jaguar XE 18
157 Volkswagen Multivan 18
158 Tesla Model X 16
159 Porsche Panamera 16
160 BMW 4-serie 16
161 Ford S-Max 16
162 Fiat 500L 15
163 BMW X2 15
164 Ford C-Max 14
165 Ford Ka 14


Mattias Rabe

166 Peugeot Partner 14
167 Porsche 911 14
168 Jaguar XF 13
169 Subaru Levorg 13
170 Renault Scenic 12
171 Jaguar F-Pace 11
172 Renault Koleos 11
173 Suzuki Baleno 10
174 Citroën C4 10
175 Lexus RX 10
176 Suzuki Jimny 10
177 Renault Talisman 10
178 Hyundai i40 9
179 Audi Q7 9
180 Kia Stinger 8
181 Mercedes CLS 8
182 Audi A7 8
183 Mercedes V-klass 7
184 Alfa Romeo Stelvio 7
185 BMW X5 7
186 Ford Edge 7
187 Audi Q8 6
188 Opel Zafira 6
189 Volkswagen Touareg 6
190 Mercedes GL 6
191 Toyota Proace Verso 6
192 Audi TT 5
193 Land Rover Discovery 5
194 Nissan NV200 5
195 Citroën C1 5
196 Peugeot Boxer 4
197 SsangYong Tivoli 4
198 Porsche 718 4
199 Alfa Romeo Giulietta 4
200 Range Rover 4
201 Chevrolet Camaro 3
202 Peugeot 508 3
203 Land Rover Velar 3
204 Jeep Wrangler 3
205 Ford Transit Custom 3
206 Alfa Romeo Giulia 3
207 Ford Galaxy 3
208 Renault Espace 3

209 Opel Adam 3
210 Jaguar I-Pace 3
211 SsangYong Rodius 2
212 Renault Trafic 2
213 Jeep Cherokee 2
214 Audi S4 2
215 BMW 6-serie 2
216 Skoda Roomster 2
217 Mitsubishi Pajero 2
218 Cadillac SRX 2
219 Opel Vivaro 2
220 Smart Fortwo 2
221 Citroën C4 Spacetourer 1
222 Fiat 124 1
223 Bentley Continental 1
224 Jaguar F-Type 1
225 Skoda Yeti 1
226 Morgan 1
227 Bentley Bentayga 1
228 Ferrari (okänd modell) 1
229 Fiat Panda 1
230 Ford Grand C-Max 1
231 Ford Tourneo Custom 1
232 Jeep Grand Cherokee 1
233 Mercedes G-klass 1
234 Nissan NV300 1
235 Toyota Land Cruiser 1
236 Cadillac Escalade 1
237 Ford Tourneo Courier 1
238 DS 4 1
239 Lotus (okänd modell) 1
240 BMW X6 1
241 Fiat Coupé 1
242 Ford Tourneo Connect 1
243 Mercedes SLS 1
244 Nissan Note 1
245 SsangYong XLV 1
246 Audi S3 1
247 Fiat Abarth 1
248 Mercedes SLK 1
249 Hyundai Santa Fe 1

svt NYHETER

13. Här är vägarna i Halland som kan bli elektriska

Fredrik Magnusson Publicerad:23 februari 2019 07.00

Region Halland ansöker om att få ingå i Trafikverkets pilotprojekt för nya elvägar i Sverige. Det skulle innebära att 20 kilometer väg från Väröbruk till Varbergs hamn görs om så att el-fordon kan laddas automatiskt medan de kör.



Motorväg kan bli elväg genom Halland.
Här är hela sträckan som Region Halland ansökt om att ska bli en av Sveriges nya elvägar.

Tekniken som ska testas innebär att laddare byggs in i vägbanan. Någon större synbar skillnad blir det inte jämfört med hur vägsträckorna ser ut i dag, enligt Jonas Möller Nielsen, verksamhetsledare på Region Hallands energikontor.

– Det fungerar ungefär som en induktionsspis där en kastrull på plattan göra att spisen levererar elektricitet. Här är det en antenn i botten av fordonet som överför elen från vägbanan till fordonet, säger han.

Krävs specialfordon Trafikverket vill 2022 inleda ett antal pilotprojekt på svenska vägar för att testa den här tekniken och Region Halland är en av länen som ansökt om att få ingå.

Den utvalda sträckan går från massafabriken i Väröbruk och Varbergs hamn.

– Vi ville ha en sträcka där det finns någon kör regelbunden trafik och som är beredd att köpa in de specialfordon som krävs. På den här sträckan har vi Södra cell som kör transporter ungefär fem gånger om dagen och som är positiva till att testa det här, säger Jonas Möller Nielsen.

Nio kilometer motorväg Totalt är det två mil vägsträcka som ansökan gäller. Nio kilometer av dessa är på E6:an mellan Väröbacka och norra Varbergsinfarten.

Trafikverket väntas ge besked innan sommaren.

Klassiker

14. Oplar på olika håll

Publicerad 2019-02-23 16:53

Text Mårten Carlsson

En helg i Opels tecken, här kommer ett bildspel med just Opel i diverse miljöer.



Bildspel
23

Quiz: Opelfrågor



Quiz: Opel i olika skepnader

15. Grattis Ford Torino!

Publicerad 26 februari 2009

I dag när Torgny och Torkel har namnsdag passar vi på att hylla Torino!



Torino är italienska för staden Turin. Namnet var ett av många förslag för Ford Mustang, men det var först 1968 som en Ford fick det modellnamnet.

Ford Torino var från början en modellvariant av **Fairlane** och fanns i en mängd olika kaross-varianter från tvådörrars hardtop till femdörrars herrgårdsvagn.

Motorerna sträckte sig från en 3,3 liter stor rak sexa till en sju liter stor V8. Den sistnämnda 428.cc stora *Cobra Jet* V8:an och även ett par andra mindre motoralternativ räknas in som muskelbilar, trots det har Ford Torino inte samma enormt uppskruvade värde och samlarintresse som andra bilar från den här eran.

Ford Torino tillverkades till och med 1976 och ersattes då av Ford LTD II.

1975 kom den amerikanska deckarserien *Starsky and Hutch* som även visade i Sverige. Poliserna Dave Starsky och Ken "Hutch" Hutchinson hade svår konkurrens om uppmärksamheten med en Torino som var rödmålad med en vit dekorlinje. Intresset för tv-serien fick Ford att 1976 tillverka **1 000 replikor** som såldes till allmänheten.

När tv-serien blev film 2004 med Ben Stiller och Owen Wilson i huvudrollerna så spelade förstås även då en röd Ford Torino en viktig roll.

I Argentina startade 1966 produktion av en variant av AMC:s Rambler American. Tillverkare var först argentinska IKA men det företaget köptes senare ut av Renault. Modellen fanns som tvådörrars hardtop och fyrdörrars sedan.

Renault Torino tillverkades ända till 1982 och är något av en argentinsk Volvo Amazon med stor plats i den argentinska folksjälen.



Argentinska Renault Torino i tvådörrars hardtopversion.



Ford Torinon från filmen "Starsky and Hutch". Förutom den vita dekorlinjen så skiljde sig bilen i tv-serien och filmen från produktionsmodellen på så vis att fälgarna var slot mags med bredare bakdäck.



Ford Torino Wagon & Gran Torino Wagon & Gran Torino Squire Wagon 1975



16. Ledig befattning

119041 - Management System Developer

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!
NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for Management System Developer!
Description
The Management System Developer, is incorporated within Quality & Environment department. Our overall responsibility is to ensure an efficient and effective utilization of our resources by supporting functional activities taking place in both Sweden and China. The QE-

dept. contains quality management and assurance, environmental management and regulatory affairs. We work with both internal and external stakeholders.
As a Management System Developer you will lead the work related to our Management System. The work is done in cooperation with other quality departments within NEVS, to support the site activities. Further you will lead and coordinate the ISO-certification activities, educate & train as well as audit the organization. Practical experiences and theoretical knowledge together with social skills is important in this role.
We are transforming into a more agile way of working with empowered self-organizing teams, quick learning and implementation is as a key to succeed. Thus you need to be a good team player.
The position is temporary until March 2020.

This role also involves:

- Ensure that NEVS will succeed and maintain ISO-certificate and accreditation of test methods.
- Integrate, further develop and maintain or Management System.
- Secure that NEVS is compliant to applicable standards.
- Lead cross functional teams to execute quality system activities.
- Support investigations and resolving system non-conformances.
- Administer and give support related to the software platform used for our Management System.
- Identify both opportunities and risks related to applicable industry standards and regulations.
- Translate requirements into a user friendly procedures (process maps and routine descriptions) when required.
- Educate and support process owners and authors of routines as well as facilitate activities around Management Reviews and follow up.

We are looking for someone who has:

- Excellent knowledge in ISO-standards (ISO-9001, 14001, 17025, 27001, IATF-16949)
- Specialist in document control and information security.
- Cultural knowledge (Europe/Asia)
- Skilled in English written and verbal
- Skilled in MS Office tools & SharePoint (other document control system)

To be successful in the role, you need to:

- Manage assignment by yourself in both structured and agile environments and be able to take business decisions on a daily basis.
- Have functional and technical skills as well as communication skills.
- Be problem solving, action-orientated, creative and open minded.
- An enthusiastic person who thrives in an agile working culture.
- Capability to handle multiple tasks at the same time and always deliver on time.
- Team player characteristics. Work is done in cooperation and coordination within the group.

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That’s why we focus on designing premium electric

vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Visstidsanställning (kortare än 10 dagar)
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/16**
Contact	Maria Oinas, Vice President Quality & Environment, maria.oinas@ne
Published	**22.Feb.2019**
Last application date	24.Mar.2019 11:59 PM CET

SLUT